

LAS ARMADAS Y LA CONVENCION DEL MAR *

PROBLEMAS Y DESAFIOS.

Alex Waghorn Jarpa **



I. Introducción.

En la última Conferencia Naval Interamericana, que se llevó a cabo en Punta del Este el año 1994, la Armada de Chile presentó lo que a

su juicio podrían señalarse como las nuevas áreas de misión de las Armadas en base a diversos escenarios político-estratégicos que se plantearon en esa oportunidad. Dentro de estas nuevas áreas de misión se consideró primeramente la *vigilancia de las aguas jurisdiccionales ante amenazas reales y potenciales de flotas o embarcaciones que operen en éstas sin el debido consentimiento del país ribereño; las actividades de investigación científica marina sin el conocimiento del Estado afectado; la captura indiscriminada de las flotas pesqueras de aguas distantes en la Alta Mar adyacente a la Zona Económica Exclusiva y el incremento progresivo de la contaminación de los mares*; lo anterior, sin ninguna duda produce efectos negativos al concepto del desarrollo sustentable que otorga el ecosistema marino y sus vitales recursos al Estado ribereño.

Además de lo anterior, se planteó como nuevas áreas de misión las *que dicen relación con la represión de la piratería, prevenir el incremento del narcotráfico por mar y otras amenazas que atenten contra las nor-*

mas establecidas en la Convención del Derecho del Mar. También se destacó la importante tarea que las instituciones navales tienen en lo que se ha denominado *SopORTE al desarrollo*, que incluye la investigación marina, la cartografía náutica y la orografía submarina, la seguridad de la vida humana en el mar y el rescate y salvamento de naufragos y buques, todo lo cual contribuirá notablemente al ámbito socio-económico de los *Estados.* *En una visión oceanopolítica, los países ribereños deberán considerar que el mar es una vital fuente de recursos de subsistencia y siempre generará espacio de actividades y desarrollo, transformándose para ellos en un gran objetivo estratégico y económico nacional.*

Al realizar una apreciación actualizada desde un punto de vista marítimo, se estima necesario detenerse a analizar el hecho que las futuras crisis que pueden derivar en conflictos navales, serán causadas principalmente por la interpretación del Derecho Internacional Marítimo en aspectos tales como la delimitación de los espacios marítimos, la libertad de navegación, la pesca y la explotación de los suelos y subsuelos marinos.

Chile como país marítimo tiene especial interés en que se respete lo establecido por la Convención del Derecho del Mar en cuanto a la libertad de navegación tanto para los medios navales como mercantes, pero también tiene los intereses propios de los Estados ribereños relativos a asegurar sus derechos en cuanto a preservar los recursos

* Ponencia presentada en la XVIII Conferencia Naval Interamericana, Brasil, octubre de 1996.

** Contraalmirante, Oficial de Estado Mayor.

reales y potenciales en sus áreas jurisdiccionales. Esto hace necesario la búsqueda de un equilibrio normativo entre estos dos planteamientos, por cuanto ello dice relación con aspectos que inciden en la capacidad de los Estados de usar el mar para su desarrollo, como la principal fuente de recursos vivos y no vivos con los cuales contará la humanidad en el próximo siglo, lo que si no se norma adecuadamente puede crear situaciones que deriven en conflictos que conlleven el uso de la fuerza naval.

II. Evolución del Derecho Internacional Marítimo.

Desde que los hombres en la Antigüedad se hicieron a la mar han existido relaciones marítimas entre los pueblos, ya sea, estableciendo lazos comerciales, o bien en acciones bélicas para defender los intereses nacionales. Si bien es cierto hubo un elemento consuetudinario importante en la evolución de las normas que regulaban las actividades marítimas y comerciales de la Antigüedad, La Lex Rhodia de lactu, incluida en el Digesto (9,XIV,2), es considerada por los historiadores antiguos como base de las leyes marítimas medievales.

Junto con el desarrollo del derecho marítimo, tan necesario para las relaciones entre los pueblos, comienza a plantearse la cuestión del principio de la libertad de los mares, tema que indudablemente ha estado presente a lo largo de toda la evolución del Derecho Internacional Marítimo. Ejemplo de esto se observa en la concepción de los romanos, quienes en su doctrina comprendida en la recopilación justiniana, afirmaban que el mar es Res Communis Omnium.

En la Edad Media se le otorga una gran importancia al mar y se lleva a cabo una serie de compilaciones de reglas, usos y costumbres marítimas que traspasan las fronteras de Europa. Famosas son "del Consolat del Mar", recopiladas en Barcelona en el siglo XIII, aplicables a la navegación del Mediterráneo y Europa Occidental; los Roles

"d'Oleron", cuya parte más antigua versa de la época de los normandos; la compilación de Wisby, que codifica hacia 1410 el derecho marítimo de la Hansa; y, por último, el "Book of the Admiralty", de los siglos XII y XIII en Inglaterra.

Los descubrimientos geográficos, que caracterizan a la Edad Moderna, traerán consigo una variación fundamental en el derecho marítimo ya que ahora el mundo no se circunscribe al Mediterráneo y los mares reducidos, sino que pasa a adquirir una categoría de proporciones oceánicas, en donde la asignación de jurisdicción marítima necesariamente se contrapone con el principio de la libertad de los mares.

Dado que los españoles y portugueses participan en forma trascendente en el descubrimiento, conquista y civilización del Nuevo Mundo, serán también ellos quienes tratarán los temas y problemas que dichas acciones engendran, referidos al principio de la libertad



Descubrimiento y conquista del nuevo mundo.

de los mares y de la navegación, en general favorables al monopolio español. Sin embargo, hubo un grupo importante de pensadores que apoyaron la tesis de la libertad de los mares, los que conforman la llamada Escuela Internacional Española, en la que se destaca el fundador del Derecho Internacional Moderno, fray Francisco De Vitoria, quien establece que el mar es un *res communis* y que por ello no es susceptible de dominio particular, puesto que toda la comunidad humana tiene derecho a su uso en pie de igualdad para comerciar y navegar, ya que ello deriva del derecho de los hombres de comunicarse entre sí.

A principios del siglo XVI, con el jurista holandés Hugo Grocio en su obra *Mare Liberum*, -la cual se inspira en los enunciados de fray Francisco de Vitoria para reemplazar gran parte de sus contenidos éticos por la sola razón de Estado- comienza la gran disputa en torno al principio de la libertad de los mares, la que pasa a ser una controversia histórica, jurídica y política. La teoría grociana fue posteriormente refutada por el jurista inglés John Selden, quien en su obra "*Mare Clausum*" declara que los mares y océanos son susceptibles de apropiación, de pertenecer ya sea al dominio privado o estatal.

La aparición del "*Mare Clausum*", que a mediados del siglo XVII fue considerado en Europa como un verdadero símbolo de las pretensiones de dominio inglés, pierde importancia en el siglo siguiente ya que Inglaterra, potencia marítima mundial, se transforma en impulsora del "*mare liberum*", consagrándose definitivamente este principio en el siglo XIX. Con él las naciones marítimas abren los mares a la navegación libre de las naves mercantes, con el objeto de impulsar el comercio y la pesca.

Tras la Segunda Guerra Mundial junto a los intereses comerciales y militares, van adquiriendo mayor relevancia los intereses económicos, ya que con los avances de la tecnología y la investigación científica, los mares y océanos presentan nuevas posibilidades de aprovechamiento, de los recursos vivos y no vivos. Es así que en 1958, en Ginebra, se lleva a cabo la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Dado que no se llega a acuerdo sobre la extensión del mar territorial, en 1960 se convoca a la II Conferencia, la que tampoco logra una solución al respecto.

Las Convenciones de Ginebra van quedando sobrepasadas por el rápido desarrollo de los acontecimientos, los factores políticos, estratégicos y tecnológicos. Los distintos intereses, tanto de las grandes potencias marítimas como de sus flotas de aguas distantes, se contraponen a aquellos de los Estados ribe-

reños, que consideran y advierten que la extensión de su mar territorial no es suficiente para proteger sus riquezas naturales y, por lo tanto, desean ejercer derechos sobre zonas más amplias. A esto se suma la existencia de un número importante de nuevos Estados que anteriormente eran colonias y que, por consiguiente, no se sentían identificados con los acuerdos de las Convenciones de Ginebra de 1958.

Si bien es cierto existía una conciencia de la comunidad internacional en el sentido de la conveniencia de una revisión del Derecho del Mar, no todos tenían la misma percepción sobre la materia. Por una parte, los países en vías de desarrollo pretendían una revisión profunda, por otra, las grandes potencias sólo la de aquellas materias específicas que perjudicaban sus intereses y que, a su juicio, no habían sido solucionadas adecuadamente en la Convención de Ginebra, tales como el límite exterior de la plataforma continental, la extensión del mar territorial y los derechos preferenciales de pesca de los Estados ribereños en zonas de alta mar adyacentes a su mar territorial.

En 1973 se inicia la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en que se analizan los problemas relativos a los espacios marítimos, llegándose a la conclusión de que, por estar todos los temas íntimamente relacionados, era necesario darles una solución global. Esta conferencia culmina con la aprobación de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

III. La Convención del Derecho del Mar.

El preámbulo de la Convención de 1982 reconoce explícitamente el respeto de la soberanía de todos los Estados y establece *un orden jurídico para los mares y los océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de*

sus recursos vivos". A su vez, el articulado reafirma insistentemente el respeto a la soberanía, la independencia y la integridad territorial de los Estados junto a la preservación de la paz, el buen orden y la seguridad de los ribereños.

La Convención, es ante todo un acuerdo político entre sus signatarios y entrega un completo marco para la regulación de todos los espacios marítimos. Se trata sin duda de un Tratado Internacional cuyo cumplimiento está entregado en su totalidad al reconocimiento de los Estados nacionales, en cuanto que la conducta internacional y apego al orden legal establecido, da sustento al normal desenvolvimiento de las actividades sobre la mar, el lecho y el subsuelo del océano.

Su texto, dividido en diecisiete partes, nueve anexos más el acuerdo de implementación de la parte 11, contiene disposiciones que rigen los límites de la jurisdicción nacional sobre los espacios oceánicos, el acceso a los mares, la navegación, la protección y preservación del medio marino, la explotación de los recursos vivos, de los yacimientos minerales del subsuelo y de otros tipos de recursos no vivos y, finalmente, se refiere a la solución de controversias. Si bien es cierto que ella representa un paso importante en la evolución del Derecho Internacional Marítimo, en ningún caso es el definitivo, por cuanto este es fundamentalmente instrumental y dinámico, debiendo adaptarse a nuevas realidades y a la circunstancia que puedan incorporarse nuevas materias que, previo acuerdo, modificando algunas de sus normas, correspondan a esas realidades.

Con todo, el hecho más relevante de esta Convención es que crea una distribución de los espacios marinos en beneficio de los Estados ribereños, definiendo, en consecuencia, el grado de soberanía -en términos de derechos y de deberes- que éstos pueden ejercer en las distintas áreas que allí se consagran. La exactitud que debiera predominar en las instancias de pleno

acuerdo, da paso a una sutil ambigüedad en aquellas en las que la humanidad aún no llega a consensos muy claros, dejando amplios espacios para divergencias y para discusiones posteriores.

Finalmente y a propósito del interés primario de los participantes de la Convención, éste se centró en establecer una norma regulatoria general. Se quiso sin duda alguna afirmar el Derecho como lenguaje de entendimiento entre las naciones, y adicionalmente, hubo también inquietud por preservar el medio ambiente y dar a los países normas de comportamiento ante este nuevo desafío. Este objetivo primario tiene un valor permanente, debiendo prevalecer, ya que es el medio civilizado para asegurar el progreso de la humanidad, teniendo presente la fuerza para garantizar su cumplimiento.

IV. Las Armadas y la Convención.

La Convención es básicamente una normativa de paz, ya que su concepción general hace abstracción de la eventualidad de conflictos. En efecto, aun cuando reconoce la existencia de buques de guerra, no considera aquellas situaciones en que las Armadas, cumpliendo la voluntad política de los Estados, en ocasiones tienen que desarrollar actividades del todo ajenas a los propósitos y resguardos propios de los tiempos de paz.

Los Problemas.

Tal como se expresó, esta Convención incorporó enormes espacios marítimos a los Estados sobre los cuales, como en toda posesión territorial, deben ejercerse diversas funciones de soberanía y de derechos de soberanía, tarea que es realizada en distintos países, prioritariamente por las Armadas.

¿De qué manera entonces, estos nuevos territorios oceánicos nacionales, obtenidos en virtud de la Convención del Mar, inciden en el cumplimiento de las misiones de las Armadas?

Preservación de los Recursos en las Aguas Jurisdiccionales.

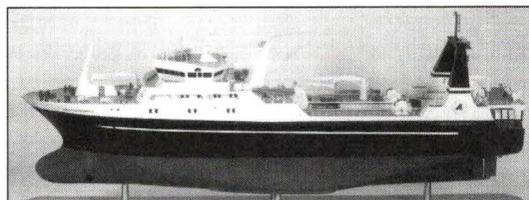
Si bien es cierto que la Convención debería dar estabilidad en el tiempo a las relaciones entre los Estados en el uso de los océanos, hubo partes de ella que han demostrado ser insuficientes para solucionar los conflictos que se han ido planteando. Entre estas materias se destaca la relativa a las medidas de ordenación y conservación de las especies transzonales dentro y fuera de las zonas económicas exclusivas y aquellas poblaciones de peces altamente migratorias.

Sobre esta materia, la Asamblea General de Naciones Unidas convocó en 1992, a una Conferencia con miras a promover la aplicación eficaz de las disposiciones de la Convención sobre el Derecho del Mar, para la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos vivos en la alta mar, a nivel subregional, regional y mundial. Los resultados de la Conferencia deberían ser compatibles con las disposiciones de la Convención, en particular respecto de los derechos y obligaciones de los Estados ribereños y de aquellos Estados que se dedican a la pesca de especies transzonales y altamente migratorias en alta mar, adyacente a las zonas económicas exclusivas.

Mientras tanto, la ausencia en la Convención de Jamaica, de normas que regulasen adecuadamente la libertad de pesca en la alta mar ha sido una de las razones, entre otras, que motivó la formulación del concepto de Mar Presencial, como una forma en que los Estados ribereños pueden cautelar sus intereses nacionales más allá de sus Zonas Económicas Exclusivas, respetando los principios fundamentales del Derecho Internacional Marítimo.

En este caso son las Armadas las que deberán respaldar las políticas de los Estados en cuanto a la acción de vigilancia marítima de las actividades que se contraponen a esta norma, asegurando de esta forma el necesario equilibrio del ecosistema marino. Ejemplo de ello ha sido el

caso, conocido por todos ustedes, de las acciones emprendidas por Canadá en defensa de su patrimonio ictiológico en el Atlántico norte.



Buque factoría "American Monarch".

Protección y preservación del medio marino.

Otro aspecto de interés es el que se refiere a la protección y preservación del medio ambiente acuático, tema que queda comprendido en la Parte XII de la Convención y al cual se da gran relevancia en el Capítulo 17 del Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Desarrollo de 1992, cuyo objetivo es armonizar los requerimientos de una población mundial creciente con el uso racional de los recursos naturales, y en el que se formulan las medidas integradas para detener, controlar y reducir los efectos de la degradación ambiental. Esto muestra una evolución que va de un enfoque en que predomina el análisis de las consecuencias de un uso del mar, a otro que pretende compatibilizar este uso en aras de la sustentabilidad, que dice relación con el manejo y conservación de los recursos para asegurar la satisfacción de las necesidades humanas no sólo de la actual generación sino de las generaciones futuras.

Las Armadas tienen un papel preponderante en la protección del medio ambiente marino, ya que éstas son parte integrante de los Estados que tienen la obligación de tomar las medidas compatibles con la Convención para prevenir, reducir y controlar la contaminación proveniente de cualquier fuente. Si bien es cierto que las disposiciones de la Convención relativas a esta materia no se aplican a los buques de guerra, cada Armada deberá velar por que

éstos den cumplimiento a las normas establecidas, sin que ello signifique un efecto limitador a las operaciones.

Los Estrechos de Navegación Internacional.

Los estrechos utilizados para la navegación internacional representan un escenario geográfico que debemos analizar en relación a la movilidad de los buques y a la importancia que pueden adquirir en la planificación y el desarrollo de operaciones navales en atención a que ellos representan vías de acceso expeditas hacia y desde la alta mar. Con anterioridad a la vigencia de la Convención del Mar, la regla aplicable era la del "paso inocente" que en síntesis establecía que el Estado ribereño no podía interferir el paso de una nave por sus aguas territoriales mientras no amenazara su paz, buen orden y seguridad.

Sin embargo, la Convención sobrepasó esta figura y creó la del "paso en tránsito" en estrechos internacionales, a cuyo amparo los submarinos pueden navegarlos sin necesidad de aflorar y las aeronaves sobrevolarlos sin requerir de permiso previo. Frente a esta norma que debilita la soberanía de los Estados ribereños, la Convención les entrega autoridad para dictar la reglamentación que estimen necesaria para una navegación segura a través de ellos, como también para cumplir con otras disposiciones de la Convención, todo lo cual da origen a un conflicto de potestades. Sin duda que el criterio de seguridad, que es de carácter permanente y vital tanto para los intereses del ribereño como de los usuarios, debe primar sobre las necesidades estratégicas de países distantes, que son de carácter temporal y particular.

En todo caso, el paso en tránsito es un problema que debe ser analizado cuidadosamente por los países y sus Armadas, de modo de evitar la ocurrencia de desacuerdos o conflictos. En principio resulta delicado que el Estado ribereño entre a evaluar la necesidad del uso de los estrechos por fuerzas navales que aducen el imperativo de cautelar el secreto de los desplazamientos o de

utilizar en toda su magnitud las posibilidades que otorga la geografía. Sin embargo, también es cierto que el tránsito de esa fuerza por estos estrechos puede significar en determinados casos graves problemas para dichos Estados ribereños. Lo anterior hace necesario evaluar debidamente las reglas de la Convención, que dispone categóricamente que éstas no se aplican a los estrechos utilizados para la navegación internacional, cuyo régimen jurídico de paso está regulado total o parcialmente por convenciones internacionales de larga data y aún vigentes.

La Zona Económica Exclusiva.

Otro problema que puede surgir como resultado de la aplicación de la Convención del Mar se deriva de las operaciones navales que terceros Estados puedan efectuar dentro de la Zona Económica Exclusiva de otro Estado. En esta área, la Convención hace distinciones específicas, entregando a los ribereños los derechos de soberanía para explorar, explotar, administrar y conservar todos los recursos existentes en ella, pero a la vez no se detiene a normar un hecho fundamental cual es, si las actividades de un buque de guerra en esa área están incluidas entre las libertades estipuladas en la Convención para la Zona Económica Exclusiva.

No puede desconocerse que ciertas acciones navales pueden ocasionar serios perjuicios a la actividad marítima y la economía de un Estado costero frente a cuyo litoral se realizan, ya sea por desviaciones del tráfico marítimo, por el uso de armas o por los efectos contaminantes que se pueden derivar del hundimiento de naves cargadas con combustibles u otras sustancias nocivas. Sin duda que esta contingencia crea un espacio adicional de incertidumbre en la planificación de operaciones, cuya misión conlleve potenciales enfrentamientos en dicha zona.

Este es un problema que ha sido analizado extensamente y fue recogido en parte por el denominado Manual de San Remo, que contiene normas básicas del Derecho

Internacional aplicables a los conflictos armados en el mar. Si bien es cierto este manual es un documento de carácter no vinculante, podría eventualmente ser el preparatorio para una futura conferencia internacional sobre la materia. Específicamente plantea un conflicto de intereses entre los Estados beligerantes y los neutrales, al considerar a las zonas económicas exclusivas de estos últimos Estados como áreas factibles jurídicamente determinadas, para la realización de operaciones navales durante un conflicto armado.

A pesar de que dicho texto establece ciertas prevenciones, de todos modos quedan afectados los derechos de los Estados ribereños neutrales que el propio régimen jurídico de la Convención establece para esas zonas. Cabe recordar que San Remo declara como aguas neutrales sólo a las interiores, al mar territorial y en determinados casos a las aguas archipelágicas de los Estados neutrales y que la Convención del Derecho del Mar no se pronuncia sobre las obligaciones y derechos de los países en caso de guerra. Más aún, el articulado pertinente de esta última, que rige esencialmente en situación de paz, puede ser interpretado en el sentido que los buques gozan de los beneficios de la Alta Mar cuando operan en las Zonas Económicas Exclusivas de cualquier Estado ribereño, lo cual puede generar conflictos con las atribuciones que la propia Convención entrega a los ribereños.

Fuerzas Multinacionales.

Finalmente, los invito a reflexionar sobre otros temas que no están considerados en la Convención, pero que, reconocidamente, afectan a las Armadas en lo que dice relación con sus operaciones navales.

Durante los últimos años se ha producido un aumento del empleo de fuerzas marítimas en operaciones de mantenimiento de la paz auspiciadas por Naciones Unidas u otros entes multinacionales. Estas operaciones revisten un especial interés desde el punto de vista de la libertad de la

navegación y de los derechos que puede ejercer tal fuerza multinacional, ya que ponen frente a frente las normas de la Convención con aquellas que se derivan del mandato que dicha fuerza pudiera recibir de Naciones Unidas.

Surgen de esta manera varias interrogantes que necesitan ser respondidas. A modo de ejemplo, y sin ser exhaustivas, es posible citar las siguientes:

¿Cuál es el efecto de un embargo o bloqueo impuesto por una coalición internacional y ejercido por una fuerza multinacional en un área que afecta los intereses de Estados no participantes, sobre la libertad de navegación y el derecho de paso inocente de neutrales? Sin duda, que al resolverse imponer tal embargo, se deben considerar los intereses de terceros Estados y, con tal propósito, tal vez fuera necesario crear un mecanismo que los proteja, teniendo presente que, a manera de paradigma, un tercer país puede resultar tanto o más perjudicado que aquél al que se quiere sancionar.

Cabe también preguntarse si el derecho de persecución que la Convención entrega solamente a las naves y aeronaves de guerra del Estado ribereño, cuando éste tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción a sus leyes y reglamentos, puede ser ejercido por fuerzas navales multinacionales.

V. Los Desafíos.

Alfred Thayer Mahan, en su obra "La influencia del poder marítimo sobre la historia", publicada en 1890, identifica seis condicionantes principales de dicha influencia y analiza la relación que existe entre la política oceánica y la estrategia naval. De estas condiciones, las tres primeras -posición geográfica, conformación física y extensión del territorio-, se relacionan con los recursos y están directa y fuertemente afectadas por la Convención del Derecho del Mar.

Estados que otrora estaban separados por la alta mar hoy son vecinos; el océano ya no es más un espacio de separación, sino que



un mero cambio de medio sobre el cual se extienden jurisdicciones nacionales hasta una distancia dependiente de funciones y propósitos determinadas por la Convención. La existencia de la Zona Económica Exclusiva, de la Plataforma Continental y del Mar Territorial, junto con las previsiones para la navegación por los estrechos, afectan el acceso a los mares y océanos, sea para propósitos de simple tránsito, pesca, exploración y explotación de recursos minerales u otros del suelo y subsuelo marino, de investigación científica o de producción de energía.

A lo anterior se une el hecho que, con el correr de los años, los mares y los océanos han venido incrementando aceleradamente su significado e importancia en la vida del hombre. Basta citar, por ejemplo, que el tráfico marítimo se ha multiplicado por ocho en los últimos cuarenta años y que el beneficio económico del transporte marítimo supera con creces el que ofrecen los otros medios de transporte, sin que haya indicios que esta situación vaya a sufrir variaciones durante las próximas décadas. Vivimos, en efecto, un proceso de consolidación del sistema global, cuyas características principales son una intensa intercomunicación entre los países, una especialización de los procesos productivos y una multiplicación de la población mundial; elementos todos que interactúan para tensionar el sistema marítimo de transporte.

En cuanto a la connotación productiva del océano, sabemos también que el cons-

tante incremento de la demanda mundial de productos alimenticios ha intensificado el esfuerzo pesquero y ha producido, en algunos casos, el agotamiento o el debilitamiento del recurso. En este sentido, son de especial importancia los problemas de todo orden que plantea tanto la explotación como la sobreexplotación en aguas sometidas a la soberanía de los Estados, como asimismo en las áreas adyacentes.

Al transporte y a la pesca se une la extracción de hidrocarburos y minerales; el primero, que se iniciara a comienzos de este siglo y el cual hoy está perfeccionado, alteró fuertemente las relaciones de poder entre los Estados, y vino a modificar, en mayor o menor medida, la geografía marítima en aquellas áreas donde se instalaron plataformas de extracción, generando un intenso tráfico entre éstas y la tierra. Por otra parte, la explotación de minerales adquirirá relevancia económica cuando las tecnologías extractivas y de producción que se encuentran en incipiente desarrollo en las naciones altamente desarrolladas así lo permitan.



Plataformas de extracción que generan la explotación de minerales.

Políticas Oceánicas Nacionales.

El desarrollo consistente de estas variables altera la forma de relación tradicional de los Estados con el océano, la que se realiza a través de las respectivas políticas oceánicas nacionales, que a manera de marco de

referencia, contiene todas aquellas orientaciones y normas respecto al uso más adecuado del mar y sus recursos. Nos referimos a un documento cuyo diseño y construcción incorpora elementos de orden político, de relaciones internacionales, económicos, sociales, ecológicos, marítimos y técnicos, que debidamente integrados permitirán obtener los objetivos que el Estado se ha propuesto alcanzar en su relación con el océano.

Si bien es cierto, la responsabilidad de elaborar la política oceánica nacional es una función propia del Estado, las Armadas tienen mucho que aportar, porque es precisamente el Poder Naval el que da validez y respaldo a las acciones de éste, orientadas al mar y sus recursos. Unos y otros, espacios y recursos, se han incorporado al patrimonio de los países costeros por mérito de la Convención, dando origen a la aparición de nuevos intereses marítimos, tangibles y no tangibles, para cuya protección y defensa las Armadas desempeñan un papel único y principal.

Surge de esta manera el desafío de contribuir al rediseño de las políticas oceánicas nacionales a la luz de los derechos y de las obligaciones que entrega la Convención del Derecho del Mar en un contexto nuevo en el cual los factores políticos, diplomáticos, estratégicos y legales asumen cada vez mayor relevancia, por cuanto la codificación del Derecho del Mar tiende al fortalecimiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre todas las naciones de conformidad con los principios de la justicia e igualdad de derechos, promoviendo el progreso económico y social de los pueblos.

Sin embargo, junto con los nuevos beneficios de orden político y económico que el nuevo régimen para los océanos otorga a los países, aparecen también nuevas tareas, requerimientos y responsabilidades de todo orden, condicionantes que no pueden ser cumplidos o satisfechos mediante un simple cambio de prioridad o énfasis, sino que

implican que muchos Estados deban efectuar un cambio mayor de su visión y su actitud hacia sus Armadas, que llevan a estas a su vez, a revisar de modo acabado sus planificaciones estratégicas y operativas.

La Estrategia Naval.

El mar territorial en primer lugar, y luego su Zona Económica Exclusiva constituyen el objeto de atención preferente de las Fuerzas Navales, especialmente las de aquellos Estados que no adquieren aún la capacidad de investigar o de utilizar los recursos que se encuentran más allá de sus límites jurisdiccionales. Es al amparo de las jurisdicciones nacionales que los países desarrollan sus intereses marítimos, flotas mercantes, pesquerías, infraestructuras portuarias, industrias de acuicultura y marinas, entre otros, a cuya protección se abocan, de preferencia, las fuerzas navales.

De aquí surge, entonces, el hecho que a las tradicionales áreas de misión de las Armadas modernas, -que Ken Booth desagregara en los conceptos de prepararse para acciones de guerra, impedir acciones hostiles dentro de las fronteras marítimas nacionales, contribuir a la estabilidad marítima del área y dar apoyo a las políticas nacionales en relación con las actividades oceánicas- se ha sumado una nueva tarea que es la de planificar, diseñar, preparar y operar fuerzas navales para velar por el cumplimiento de los derechos conferidos por la Convención del Mar y en todas las otras áreas en las cuales el estado ribereño ejerce nuevas jurisdicciones.

De manera inequívoca, esta función da una nueva perspectiva a la tarea siempre compleja de proporcionar una estructura adecuada a las fuerzas navales, ya que introduce una definida dimensión espacial con sus correspondientes atributos operativos y logísticos, al ámbito de acción permanente de aquellas.

En todo caso, el análisis prospectivo que realizamos permanentemente lleva a concluir que estas nuevas tareas marítimas aumen-

tarán su importancia en el futuro, sin que pierdan por esto vigencia las funciones tradicionales del Poder Naval. No podría ser de otra manera, ya que la comunidad internacional no supera todavía las tensiones y los conflictos que se originan por la existencia de Objetivos de Estado divergentes y aún antagónicos, dentro del esfuerzo de convergencia global que caracteriza nuestros tiempos, en donde los espacios oceánicos cobran especial trascendencia.

VI. Conclusiones.

La Convención del Derecho del Mar de 1982 representa un hito de alta significación en el Derecho Internacional Marítimo y constituye un referente vital para el complejo tejido de las relaciones entre las naciones. Su maduración ha sido el fruto de una profunda evolución a través de los años, y aún cuando su contenido trata de incluir todas las reglas para ordenar las actividades y los espacios marítimos a nivel de Estado, la dinámica del tiempo hace que nuevas realidades se vayan incorporando para recoger las aspiraciones y problemas de la sociedad.

La Convención ha incrementado el patrimonio territorial de los Estados costeros y ha puesto cantidades apreciables de recursos a disposición de ellos. Al mismo tiempo, les ha otorgado derechos e impuesto deberes, que a su vez conllevan tareas y responsabilidades que deben ser asumidas con propiedad y respeto a la normativa internacional y a los usos y costumbre.

Los océanos, al igual que la tierra, están en peligro de ser sobreexplotados y contaminados si no se adopta una administración adecuada para sus usos. A esto se agrega el hecho que los océanos van cada vez tomando mayor importancia en lo que se refiere a la calidad de vida del hombre, por

lo que es necesario aumentar los esfuerzos de modo que la explotación y preservación sean más eficientes y sustentables.

A diferencia de lo que ocurría hace cien años, el siglo XXI se iniciará bajo las normas establecidas en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y otros acuerdos de carácter complementario, los



que tratan de conciliar los intereses de los diversos Estados, permitiendo un uso más racional del mar y sus recursos. En relación a esto, las Armadas cumplen una labor ordenadora y de respaldo insustituible en la aplicación de los instrumentos jurídicos internacionales, ya que sin el concurso de la fuerza naval como extensión soberana de los estados, sus disposiciones no serían operables.

Por ello, la Armada de Chile está convencida que una oportunidad como esta, en la que se reúnen distinguidos marinos que representan a los países de una importante área del mundo que ha sido muchas veces pionero en el aporte de ideas y de soluciones en el ámbito del Derecho Internacional Marítimo, es la instancia adecuada para encontrar los principios y los criterios comunes que faciliten los esfuerzos para cumplir nuestras misiones en el resguardo de los intereses nacionales, dentro del marco jurídico que nosotros mismos hemos ayudado a construir y que debemos defender para asegurar la paz.

☆☆☆

